

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava, Česká republika
tel.: 564 602 235, e-mail: posta@kr-vysocina.cz

Váš dopis značky/ze dne

Číslo jednací
KUJI 15788/2024

Vyřizuje/telefon
Bc. Lenka Procházková / 564 602 378

V Jihlavě dne
9. 02. 2024

Veřejná zakázka: **II/387 Koroužné, opěrná zed'**

INFORMACE K ZADÁVACÍ DOKUMENTACI Č. 2

Zadavatel Kraj Vysočina, se sídlem Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava, IČO 70890749, v souladu s § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, poskytuje následující informace:

Zadavatel obdržel žádost o vysvětlení zadávací dokumentace v tomto znění:

Dotaz č. 1:

V zadávací dokumentaci chybí příloha G.4, na kterou se odkazují některé položky SO 251 a SO 252. Uchazeč žádá zadavatele o doplnění chybějících částí zadávací dokumentace.

Reakce zadavatele:

Tato příloha je součástí poskytnuté zadávací dokumentace – ve složce DUSP, složka E5.

Dotaz č. 2:

Zajištění skalního svahu – opěrná stěna A a B

Součástí stavebních prací na daném díle je rovněž zajištění skalního svahu nad komunikací, která vede souběžně s opěrnou zdí. Projektová dokumentace předpokládá provedení zajištění přilehlého svahu pomocí skalních svorníků s přichycením ocelové sítě s hexagonálními a lan. Délka skalních svorníků má být dl. 2,0 m (případně lokálně i delší) s roztečí 2x2 m. V soupise prací je tato činnost popsána v položce č. 28994 - OPLÁŠTĚNÍ (ZPEVNĚNÍ) Z OCELOVÝCH SÍTÍ (A MRÍŽOVIN). U této položky je v popise uvedeno, co je její náplní, jedná se o: dodávku předepsaných sítí; úpravy, očištění a ochranu podkladu; přichycení k podkladu, případně zatížení; úpravy spojů a zajištění okrajů; úpravy pro odvodnění; nutné přesahy; mimostaveništní a vnitrostaveništní dopravu.

V projektové dokumentaci jsme nenalezli přesné vymezení úseku (začátek a konec), ve kterém je sanace svahu uvažována. Plocha svahu určeného k sanaci je vymezena pouze v soupise prací, kde je však její výpočet odkázán na výkres č. 14, což je vzorový příčný řez v místě záchytné ocelové sítě (u stěny A je uvažován v km 0,220 00, u stěny B je uvažován v km 0,070 00). V tomto řezu je ocelová síť se skalními svorníky naznačena, je zde rovněž uvedena výšková kóta spodní a horní části sítě. U stěny A je však výšková kóta horní hrany záchytné sítě uvedena evidentně chybně, zcela neodpovídá ostatním kótám. Podle odměřování z výkresu je u stěny A výška (šířka) záchytné sítě cca 3,5 m. U stěny B je svislá vzdálenost spodního a horního okraje sítě dle těchto kót 3,655 m, při sklonu svahu 2:1 pak dostáváme šikmou délku téměř 4,1 m. V soupise prací u stěny A je uvedena pouze celková výměra, která je 30,0 m², konkrétní výpočet zde není uveden. U stěny B je v soupise prací počítáno s šířkou 2,5 m (což neodpovídá rozměru v řezu – viz výše) na délku úseku 120 m. Domníváme se tedy, že výpočet množství neodpovídá projektové dokumentaci. Rovněž po provedené prohlídce tohoto skalního úseku na místě samém se nám jeví výměra uvedená v soupise prací jako nedostatečná.

Dále bychom chtěli zmínit, že stávající skalní svah je pokrytý dřevinami, které bude nutné odstranit ještě před započítáním prací na samotném zajištění. Odstranění stávající zeleně na svahu však není soupisem prací vůbec podchyceno. Skálu bude rovněž nutné očistit od zeminy a kořenového systému. Pokud naznáme, že tyto práce jsou v soupise prací popsány jako „očistění podkladu“, pak zde stále chybí manipulace a likvidace odstraněného materiálu. Po odstranění dřevin, zeminy a kořenového systému bude dále nezbytné odstranit nesoudržné kusy skalního masivu, které se již nyní samovolně uvolňují a některé jsou dokonce velikosti malého osobního automobilu. I pokud se podaří tyto části rozbít před jejich shozením ze svahu na menší části, tak nelze bezpečně zajistit (stanovit) přesné místo dopadu těchto uvolněných částí skalní horniny. Při této činnosti můžou rovněž odskakující kameny způsobit zranění i dalším pracovníkům, kteří na stavbě pracují pod svahem na jiných činnostech. Odstranění (uvolnění) narušených částí skalní horniny se pak nejčastěji provádí chemickou cestou s navrtáním horniny, u které však nelze přesně stanovit čas, kdy dojde k rozpojení uvolněných částí od podkladu, a tedy k jejich pádu dolů na vozovku (nejčastěji v rozmezí 24-72 hodin). Práce na odstranění nesoudržného skalního souvrství je tedy nezbytné provádět za úplného vyloučení veškeré automobilové dopravy (kompletní uzavření komunikace) a taktéž za přerušení všech ostatních stavebních prací pod svahem (na opěrné zdi i komunikaci). Ve vzorovém řezu opěrné zdi A je pak rovněž patrné, že má dojít rovněž i přímo k odtěžení části stávajícího skalního terénu (rozšíření komunikace). Odstranění nesoudržných a uvolněných částí skalní horniny stejně jako odtěžení skalního terénu však v soupise prací není vůbec řešeno. Je tedy nezbytné doplnit soupis prací nejen o tyto práce, ale rovněž i o naložení a likvidaci tohoto vytěženého materiálu!

Dále je nezbytné pro zajištění skalní horniny proti pronikání povrchové vody do puklin provést i injektáž (výplň) těchto puklin a prostorů, kde může docházet k zadržování vody. Tato činnost však rovněž v soupise prací zcela chybí. Pro realizaci obdobných zajišťovacích prací na jiných stavbách bývá běžně zpracována pasportizace a tzv. generel, který potřebný rozsah a druh jednotlivých činností definuje, zde však zcela chybí.

Veškeré práce na sanaci svahu mají být prováděny až při druhé etapě prací, tj. ve fázi, kdy bude opravována levá část komunikace (přiléhající ke svahu), na komunikaci již nemá být v této době osazeno ani dočasné betonové svodidlo (New Jersey). Apelujeme tedy na zadavatele, aby zvážil veškerá bezpečnostní rizika, která tímto řešením dopravy na sebe přijímá a přehodnotil svůj požadavek na částečné zachování dopravy. Pro veřejného zadavatele by měla být ochrana zdraví a lidských životů na prvním místě a tohoto nelze dosáhnout při zachování automobilové dopravy.

Reakce zadavatele:

Položky sítě jsou vykázaný s poznámkou čerpání dle skutečnosti se souhlasem investora, vzorový výkres je zaveden spíše z důvodu umístění, přesný výměr bude záležet až na samotném provádění a skutečném stavu. Z toho důvodu byl i projekt koncipován tak, že je vozovka rozšířena pomocí zdí směrem do toku, nikoli svislejším zářezem do skály.

Odstranění zeminy na skále je v položce 12110 SEJMUTÍ ORNICE NEBO LESNÍ PŮDY i zde však může dojít k rozdlům dle samotného rozsahu sanace skály.

Co se týká těžení skalního terénu, jímž by došlo k prudšímu zářezu do skály, tak jeho větší rozsah by pak musel být brán jako vícepráce, právě z toho důvodu byla koncepce opravy navržena jako rozšíření vozovky směrem k řece.

Co se týká případného samotného odstraňování skály, záleží pak na zvolené technice zhotovitele.

Dotaz č. 3:

Vedení dopravy na přilehlé komunikaci II/387, dočasné rozšíření vozovky z panelů

Zadavatel stavby požaduje realizovat obě části stavby – opěrnou zeď A i B při zachování automobilové dopravy (mimo nákladní dopravy), která však bude vedena střídavě pouze jedním jízdním pruhem. Zadavatel uvažuje realizaci prací s ohledem na vedení dopravy na tři stavební etapy. Již v první etapě prací má být převedena veškerá doprava do levé části komunikace (odvrácený jízdní pruh od řeky), avšak pro zajištění potřebných šířkových parametrů komunikace má být před tímto provedeno ve vybraném úseku stavby rozšíření tohoto jízdního pruhu komunikace o 1 m (stěna A). Pro realizaci těchto prací, které budou předcházet veškeré další činnosti je však rovněž nutné zajistit dočasné dopravní omezení, které však s ohledem na stávající šířkové poměry komunikace zřejmě nepůjde bez úplné uzávěry daného úseku zrealizovat. Veškeré nutné práce na rozšíření vozovky totiž mohou být realizovány pouze z této komunikace. Veškeré práce na realizaci rozšíření komunikace jsou v soupise prací řešeny v objektu 181 – Přechodné dopravně inženýrské opatření. Zde jsou však pouze položky týkající se realizace podkladu ze šterkodrti (položka č. 56333), dodávky a osazení pojízdného krytu vozovky ze silničních panelů (položka č. 58301) a odstranění silničních panelů (položka č. 11346). Vzhledem k tomu, že panelový kryt rozšířené vozovky bude nutné provést ve stejné niveletě, jako je povrch stávající komunikace, bude nezbytné provést zahloubení do stávajícího terénu pro provedení podkladu z kameniva a osazení silničních panelů. Veškeré zemní práce vč. odvozu a likvidace vykopaného materiálu však v soupise prací zcela chybí! Jak již bylo uvedeno, veškeré tyto práce, včetně prací na odstranění panelů, finálním rozšíření vozovky a obnově konstrukčních vrstev komunikace bude nutné provádět ze stávající vozovky. Z šířkových poměrů toto nelze v podstatě při zachování vedení automobilové dopravy provést.

Ponechání veškeré dopravy, i když svedené do jednoho jízdního pruhu, omezuje realizaci stavebních prací – zásadně ovlivňuje a zpomaluje samotnou stavební činnost na samotných opěrných stěnách a při realizaci vybraných činností, jako jsou práce na zajištění skalního svahu (viz výše) je pak rovněž velkým hazardem s lidskými životy.

Z výše uvedeného je zřejmé, že rozdělení dopravy na tři etapy neodpovídá potřebám stavby. Žádáme rovněž zadavatele o zvážení všech výše uvedených rizik a přehodnocení podmínek pro realizaci stavby, a to realizaci stavby za úplné uzávěry komunikace s vyloučením veškeré dopravy a její přesunutí na objízdnou trasu. Pro zajištění dopravní obsluhy obce Koroužné se nabízí i varianta provést úplnou uzávěru komunikace pouze u stěny A, která je delší (290 m), kde je zásobování a realizace stavby pouze z dočasné komunikace v korytě řeky velmi obtížné. Zde by pak nebylo zcela nutné provádět dočasné rozšíření komunikace ze silničních panelů.

Prosíme tedy o doplnění soupisu prací o chybějící práce a také o úpravu dopravního řešení.

Žádáme tedy o doplnění a upravení soupisu prací a zadávacích podmínek tak, aby bylo pokryto provedení veškerých výše uvedených činností v potřebném rozsahu a bylo tak možné provedení stavby zodpovědně ocenit. Jedině tak budou všechny cenové nabídky porovnatelné a následně bude možné stavbu bezproblémově a bezpečně realizovat.

Reakce zadavatele:

Ohledně zahloubení pro provedení panelů, jak bylo psáno, je zde položka pro odstranění panelů a jejich podkladu a v daném místě je plánovaná i úprava terénu, zřízení tratí a rozšíření finální vozovky, tudíž samotný výkop je již v objektech SO 251 a SO 252, pokud by byl výkop i v SO 181 šlo by o zdublování samotného výkopu. Bylo by možno přidat samostatně výkop do objektu SO 181 a pak jej samotný odečíst v SO zdí, ale bylo to provedeno tak, že výkop byl započten v bourání vozovky a výkopu stavební jámy.

Co se týká úplné uzávěry komunikace, samozřejmě, že by bylo pohodlnější a rychlejší provádět rekonstrukci při úplné uzavírci. Z předchozích jednání ale vyplynula nutnost provádění prací po polovinách, z nutnosti zachování přístupu do obce Koroužné.

Případné úpravy nebo změny stavebních prací budou řešeny během realizace stavby dle aktuální situace.

K žádným změnám zadávací dokumentace nedošlo.

Ing. Pavel Bartoš
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství